

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (63)296

Vol. 1963/0072

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

COMMISSION

VIII/COM(63) 296 final

Bruxelles, le 24 juillet 1963

C o n f i d e n t i e l

PROJET DE DECISION DU CONSEIL

portant octroi d'une avance
de 5,5 millions d'unités de compte sur
les crédits du F.E.D. au bénéfice de
la République du CONGO (Léopoldville)

(Présenté par la Commission au Conseil)

VIII/COM(63) 296 final

PROJET DE DECISION DU CONSEIL

portant octroi d'une avance
de 5,5 millions d'unités de compte sur
les crédits du F.M.D. au bénéfice de
la République du CONGO (Léopoldville)

(Présenté par la Commission au Conseil)

I. EXPOSE DES MOTIFS

a) Données générales du problème

L'examen de la situation économique actuelle de la République du Congo fait apparaître que le secteur des transports et communications est l'un de ceux qui ont été le plus gravement atteints par la crise économique que traverse actuellement ce pays.

Les événements survenus au Congo depuis 1960 ont entraîné le pays dans une impasse financière sans précédent. De ce fait, les pouvoirs publics ne sont plus en mesure d'entretenir convenablement les voies de communication et, plus particulièrement, le réseau routier, et d'assurer - du fait d'une pénurie aiguë de devises - l'amortissement et le rééquipement normal et régulier des moyens de transport.

Cette situation, qui dure maintenant depuis plus de deux ans, constitue un obstacle très sérieux à toute tentative de redressement. Il est donc certain que tout effort envisagé dans le domaine de la production, soit agricole, soit minière, doit être précédé de la remise en état de moyens de communication.

Or, il est évident que, dans les circonstances actuelles, les pouvoirs publics et privés ne sont pas en mesure, financièrement, d'assurer de telles obligations : d'abord parce que les finances publiques sont déficitaires et, ensuite, parce que le pays ne dispose plus des devises nécessaires (rappelons que le déficit budgétaire des deux dernières années atteint environ 20 milliards de francs congolais et que les exportations, d'une valeur de 6 milliards, ne représentent plus que 25 % de celles de 1959). Ces chiffres indiquent clairement que, sans aide extérieure, le Congo sera incapable de sauvegarder un outil dont l'état conditionne toute reprise économique.

L'analyse des structures et de l'orientation des moyens de communication permet d'affirmer que ce sont les transports routiers qui devront, en priorité, en bénéficier. En effet, le système des transports, s'il s'articule au départ des débouchés maritimes sur le réseau fluvial d'une longueur de 1.500 km et complémentirement sur un réseau ferroviaire de 5.000 km, est constitué à l'intérieur du pays par un réseau routier de 150.000 km., un des plus denses de toute l'Afrique. La fonction essentielle de ce réseau est, d'une part de drainer vers les voies fluviales et ferroviaires la plupart des productions agricoles et une partie des productions minières destinées à l'exportation et, d'autre part, d'assurer toujours par ces mêmes voies, l'approvisionnement en produits importés des régions de l'intérieur.

Bien qu'il n'existe actuellement aucune statistique globale valable sur le volume des transports sur ce réseau, l'importance peut en être déduite par l'accroissement rapide du charroi automobile qui est passé en l'espace des 20 dernières années, de 9.000 à 60.000 unités dont 50 % environ sont constituées par des véhicules utilitaires de plus de 3 tonnes.

Ces considérations ainsi que des rapports récents établis par la BIRD et également par les conseillers commerciaux ou économiques attachés aux ambassades des Six pays membres à Léopoldville démontrent, s'il en était encore besoin, l'importance capitale des communications et transports routiers pour l'ensemble de l'économie congolaise.

./...

Afin de remettre en état ce potentiel, créé grâce à des investissements considérables qui, rien que pour le secteur public ont, pour la période allant de 1950 à 1960, porté sur 7,5 milliards de francs belges, et lui permettre de jouer pleinement son rôle dans l'économie congolaise, on doit, compte tenu de la situation actuelle, envisager un certain nombre de mesures et d'actions de sauvegarde dont les plus urgentes sont les suivantes :

- remise en état de l'infrastructure routière par la réfection des axes économiquement les plus intéressants, la remise en état de marche des bacs détruits ou hors d'usage, la reconstruction des ouvrages d'art ;
- reprise de l'entretien normal de ces axes.

Indépendamment de la remise en état de l'infrastructure, il est indispensable que le charroi automobile dont 50 % sont actuellement hors d'usage faute d'entretien et de pièces de rechange, soit rééquipé afin de permettre aux producteurs ainsi qu'aux transporteurs d'utiliser pleinement cette voie de transport.

En examinant les possibilités et les moyens dont dispose la République du Congo pour exécuter les différentes opérations, on constate de prime abord une déficience presque totale de moyens propres.

Son déficit budgétaire, ainsi que le manque de devises ne lui permettent ni la remise en état et l'entretien complet des axes routiers même les plus importants, ni le rééquipement élémentaire du charroi automobile. Aussi le pays est-il contraint de rechercher par le canal de l'aide bilatérale ou multilatérale les fonds qui devraient lui permettre de sauvegarder son potentiel routier et automobile. Les aides les plus substantielles qui jusqu'à présent lui étaient offertes provenaient d'une part de fonds de contrepartie retirés des dons agricoles effectués par le gouvernement des U.S.A. et, d'autre part, des projets financés par le F.E.D. Si les fonds de contrepartie (environ 1 milliard de F congolais depuis 1961) américains ont été affectés en majeure partie à l'entretien normal d'un certain kilométrage de routes principales, les crédits du F.E.D. par contre (10.521.000 d'u.c. pour un ensemble de 9 projets) ont

essentiellement été destinés à l'aménagement de nouveaux tronçons routiers de certains réseaux de voirie urbaine. Grâce à ces actions, une partie du réseau routier a pu être maintenu en état ou amélioré, mais les aides ainsi que les ressources propres congolaises affectées jusqu'à présent au ré-équipement automobile n'ont pas encore réussi à doter les producteurs et transporteurs d'un charroi utilisable en rapport avec les nécessités économiques.

Jusqu'à présent, les allocations de devises pour l'importation de pièces détachées ou de véhicules provenaient de deux sources : du pool de devises du gouvernement central et de l'aide extérieure, en particulier des Etats-Unis. La première source - qui n'a jamais été suffisante - s'amenuise de jour en jour à la suite de la baisse prononcée des exportations congolaises. Les allocations américaines (l'équivalent de 412 millions de frs congolais jusqu'en 1962) tout en comblant une partie des besoins, ne permettaient que l'importation de matériel ou de pièces d'origine américaine. De ce fait, c'est le matériel et le parc automobile d'origine européenne représentant 30 % du parc total qui ont le plus souffert et qui, actuellement, se trouvent en très mauvais état d'entretien et ce, malgré une aide récente de la République Fédérale Allemande qui a mis à la disposition du gouvernement un crédit de 10 millions de D.M. pour permettre l'importation d'équipement et de matériel industriel et de pièces détachées pour le parc automobile d'origine allemande.

L'aide américaine très importante dont a bénéficié le Congo en ce qui concerne le parc véhicules a surtout bénéficié à l'entretien et à l'importation des véhicules d'origine américaine. Actuellement, on assiste dans les faits à une lente mais certaine désaffection à l'égard de tout matériel européen que l'on ne peut ni réparer ni remplacer. Si cette tendance devait se poursuivre, il est à craindre que le marché congolais soit perdu dans un avenir rapproché, pour les industries mécaniques et automobiles de la Communauté.

Il convient, en dernier lieu, d'attirer l'attention sur cette situation peu rationnelle qui consiste à importer, sur crédits américains, par manque de devises européennes, des véhicules entièrement neufs pour remplacer un capital de véhicules immobilisés qui pourraient être remis en état de fonctionnement si les devises nécessaires étaient disponibles.

b) Les besoins en pièces détachées

Les besoins actuels pour la remise en état du parc automobile d'origine européenne ont été calculés par la Fédération des Entreprises du Congo (FEC) avec la collaboration du Ministère du Plan. Ces calculs sont fondés sur un certain nombre d'enquêtes et de sondages effectués auprès des usagers et des représentants officiels et ils permettent d'établir les besoins en pièces de rechange et de pneumatiques pour la reconstitution du stock et le réapprovisionnement de :

- pièces de rechange automobile : 3,5 millions d'u.c.
- pneumatiques : 1, 5 millions d'u.c.

c) Solution proposée

La nécessité des besoins et l'urgence d'une aide étant établies, il importe de rechercher de quelle façon la C.E.E. peut intervenir.

La solution proposée, basée sur une demande officielle congolaise, consiste en une opération en deux temps dans le cadre d'un programme d'investissement. Ce programme - le programme intérimaire qui a été présenté par le gouvernement congolais officiellement à la date du 26 mars 1962 - contenait une série de projets spécifiques dont la majorité avait pour objectif d'améliorer et de remettre en état de réseau routier. Une partie de ces projets a été déjà approuvée par les instances de la C.E.E. ; quelques uns se trouvent encore au stade de l'instruction.

Dans ses grandes lignes, l'opération consiste à mettre à la disposition de la République du Congo un montant de 5,5 millions d'u.c. qui doit servir à l'importation de pièces détachées automobiles et de pneumatiques en provenance et de fabrication des six pays de la C.E.E. et couvrir également les frais accessoires de transport, d'assurance et de contrôle de l'opération (10 % du total).

Des licences d'importation seront délivrées aux importateurs agréés sur la base des quotas qui leur sont attribués. Ces importateurs constitueront auprès du Payeur-Délégué du FED une provision équivalente en francs congolais, qui servira à payer au fur et à mesure de l'exécution des conventions de financement conclues avec la République du Congo, les dépenses en monnaie locale. Cette procédure a le double avantage de permettre l'importation de pièces détachées et de ne pas réduire pour autant les crédits disponibles pour les projets d'investissements. En fait, il s'agit d'une anticipation de financement des projets du programme intérimaire. Cette mise à disposition anticipée d'un certain montant permet à la République du Congo d'importer les pièces dont elle a un urgent besoin. Cette même somme permet, dans un deuxième stade, par l'intermédiaire du compte spécial bloqué, de couvrir les dépenses en monnaie locale des projets d'investissement.

Les dépenses afférentes à la réalisation de chaque projet peuvent être divisées en dépenses en devises étrangères (matériel, équipement, bénéfices d'entreprises, salaires des techniciens expatriés, etc.) et en dépenses en monnaie locale (salaires de main-d'oeuvre locale, services locaux, transports, etc.).

L'expérience du Fonds permet d'estimer jusqu'à présent, que les dépenses faites pour les projets congolais en cours d'exécution, seront de l'ordre de 50 % en devises. La somme mise, par anticipation, à la disposition du Congo pour l'importation des pièces, restera de toute façon inférieure au montant total que l'on peut valablement estimer être nécessaire pour les dépenses en monnaie locale pour l'exécution des projets du programme intérimaire. Compte tenu des projets déjà approuvés le montant de 5,5 millions U/C représente une limite à ne pas dépasser dans le cadre d'une gestion financière prudente.

L'opération permet donc d'aider efficacement le Congo à résoudre tout au moins partiellement, ses problèmes d'entretien du parc automobile, sans que ce pays perde le bénéfice des autres interventions du Fonds concernant notamment, de très importants projets routiers.

d) Modalités d'exécution

Afin de garantir la bonne exécution de l'opération décrite ci-dessus, la Commission de la C.F.E. sera amenée à conclure, avec le gouvernement de la République du Congo et sur base d'une décision du Conseil des Ministres de la C.E.E. autorisant la mise à disposition anticipée des devises, une convention financière réglementant les modalités pratiques :

- de la mise à disposition des devises qui seront comptabilisées dans un compte ouvert au nom de la C.E.E. chez le Conseil Monétaire de Léopoldville ;
- de la constitution des fonds de contrepartie en francs congolais à verser dans un compte spécial bloqué au nom du F.E.D. ;
- de la garantie de change à accorder par le gouvernement congolais à ces fonds de contrepartie afin que l'exécution normale des conventions de financement déjà conclues ou à conclure entre la C.E.E. et la République du Congo soit assurée ;
- du déroulement des importations qui s'effectueront par les seuls importateurs-distributeurs agréés par le gouvernement dans les limites des quotas leur accordés par une commission ad hoc ;
- de la délivrance des licences d'importation ;
- des garanties de bonne fin à exiger des importateurs ;
- des contrôles à exercer afin que l'opération atteigne l'objectif économique recherché et d'éliminer toute tentative de fraude et des spéculations monétaires ;
- de la désignation des catégories bénéficiaires finaux des pièces de rechange et de pneumatiques auxquels les importateurs-distributeurs sont tenus de vendre ;
- des pénalités à prévoir en cas de fraude ou d'infraction

./...

e) Instruction du dossier

Le projet tel qu'il a été défini ci-dessus a été établi par le gouvernement congolais après que la mission d'étude financée par le F.E.D. (projet RC/P.62/17) et chargée d'étudier pour la République du Congo un plan de redressement économique et financier l'ait examiné et trouvé conforme aux nécessités économiques actuelles. Aussi recommande-t-elle son exécution prioritaire dans le cadre des mesures d'urgence à prendre en vue de la relance économique du pays.

Par ailleurs, les services de la Commission ont eu l'occasion de soumettre d'une façon officieuse le principe du projet ainsi que les principales modalités d'exécution à l'examen des conseillers financiers attachés aux Représentations Permanentes des Six pays membres. Au cours de deux réunions tenues le 5 février et le 7 mai 1963, ces conseillers ont reconnu à la fois l'utilité de ce projet non seulement pour l'économie congolaise mais également pour l'industrie automobile des pays membres de la C.E.F., ainsi que l'opportunité qu'il y avait pour la C.E.E. de donner une suite favorable à la demande de la République du Congo. Cette opinion a d'ailleurs été partagée par la Commission de la C.E.E. qui lors de la 105^{ème} session du Conseil des Ministres tenue le 18 juin 1963 à Bruxelles a déclaré, à l'occasion de la discussion sur le programme d'assistance technique à l'Office du Niger, que "la décision de principe déjà prise pour trouver une solution au problème des pièces de rechange au Congo-Léopoldville serait susceptible de se traduire prochainement par des mesures d'exécution concrètes".

D E C I S I O N

Le Conseil de la Communauté Economique Européenne,

VU le Traité instituant la Communauté Economique Européenne,

VU la Convention d'application relative à l'Association des pays et territoires d'outre-mer à la Communauté,

VU la décision du 19 décembre 1962 des Représentants des Gouvernements des Etats Membres réunis au sein du Conseil, relative à l'utilisation postérieurement au 31 décembre 1962, du reliquat du FED pour les pays et territoires d'outre-mer,

VU le règlement financier n° 5, portant fixation des modalités relatives aux appels et aux transferts des contributions financières au régime budgétaire et à la gestion des ressources du Fonds de Développement pour les pays et territoires d'outre-mer, et notamment son article 26, alinéa 2,

CONSIDERANT la situation économique de la République Congo-Léopoldville et le caractère exceptionnel de ses besoins en devises,

A ARRETE LA PRESENTE DECISION :

ARTICLE 1 -

Il est constitué au bénéfice de la République du Congo-Léopoldville, par anticipation sur les dépenses afférentes aux projets n° 11.11.005 - 11.11.006 - 12.11.005 - 12.11.006 et 12.11.009, une provision pour la contrevaletur de 5.500.000 uc.

ARTICLE 2 -

Cette provision sera versée à un compte spécial au nom de la Commission auprès du Conseil Monétaire à Léopoldville.

ARTICLE 3 -

La Commission est chargée d'arrêter en accord avec la République du Congo-Léopoldville les modalités d'attribution et d'utilisation des devises inscrites au crédit de la provision prévue à l'article 1.

ARTICLE 4 -

La Commission de la COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le